

## 事後評価結果（平成 30 年度）

担 当 課：名古屋高速道路公社 経営企画部企画課  
担当課長名：今井 清隆

<b>事業名</b>	愛知県道高速名古屋新宝線（東海線） （名古屋市道高速分岐3号（山王JCT南渡り））	<b>事業区分</b>	都市高速道路	<b>事業主体</b>	名古屋高速道路公社
<b>起終点</b>	自：名古屋市中川区山王一丁目 至：東海市新宝町	<b>延長</b>	12.0km		

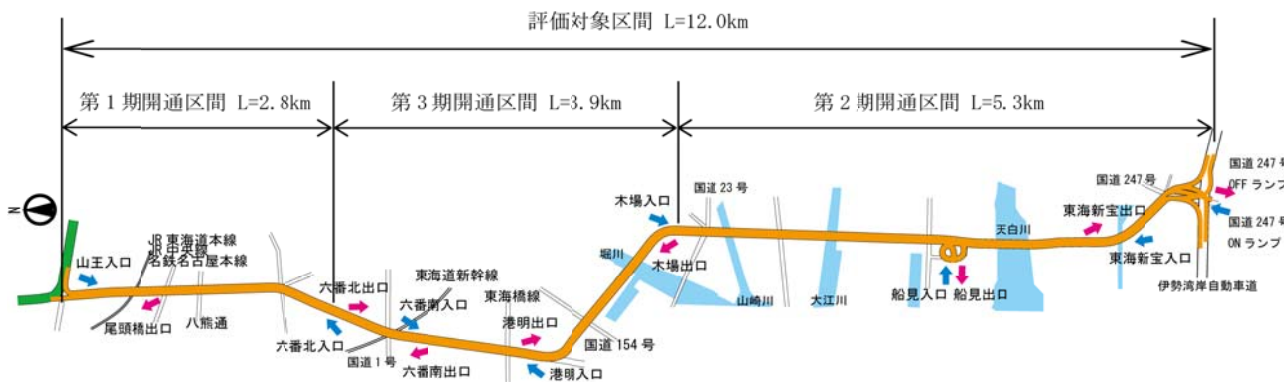
### 事業概要

愛知県道高速名古屋新宝線（東海線）は、名古屋市道分岐3号（山王JCT）と伊勢湾岸自動車道（東海JCT）を結ぶ12.0kmの都市高速道路で、平成25年11月23日に供用した。

### 事業の目的・必要性

愛知県道高速名古屋新宝線（東海線）は、名古屋都心部と名古屋市南部及び西知多方面を連絡する放射方向の道路です。一宮線、清須線と接続して名古屋南部と東名・名神高速を連絡するほか、伊勢湾岸自動車道、名古屋環状二号線で形成される環状道路、及び他の放射方向の道路と連携して、リダンダンシー確保にも資する道路です。また、沿道地域の活性化に資するとともに、名古屋港や中部国際空港といった重要物流拠点へのアクセスの一翼を担う重要な基幹道路です。

### 事業概要図



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度	H9年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初) H17年度	変動	1.89倍			
		都市計画決定	S45年度	工事着手	H13年度		(実績) H25年度					
	<b>事業費</b>	計画時	(名目値) 1,908億円 (実質値) 1,843億円	実績	(名目値) 1,910億円 (実質値) 1,884億円			変動	1.00倍 1.02倍			
	<b>交通量 (当該路線)</b>	計画時	29,500~44,800台/日		実績	20,700~30,500台/日		変動	68~70%			
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	21.8 → 60.0km/h (供用直前年次) 22年度 (供用後年次) 27年度		<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道+当該路線)		253件/億台キロ → 115件/億台キロ (供用直前年次) 22年度 (供用後年次) 27年度						
	<b>費用対効果 分析結果</b> (前回再評価)	B/C	2.0		総費用	2,585億円 (事業費: 2,203億円 維持管理費: 382億円)		総便益	5,091億円 (走行時間短縮便益: 3,739億円 走行経費減少便益: 780億円 交通事故減少便益: 572億円)		基準年	平成23年
	<b>費用対効果 分析結果</b> (事後)	B/C	1.4		総費用	3,550億円 (事業費: 2,959億円 維持管理費: 591億円)		総便益	4,964億円 (走行時間短縮便益: 4,583億円 走行経費減少便益: 237億円 交通事故減少便益: 143億円)		基準年	平成30年
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額		54億円		便益減少額		1,831億円				
	<b>事業遅延の理由</b> 用地買収難航や、想定していなかった地下の支障物件の調査・撤去に時間を要したため。											

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間（国道19号線・国道247号線）の渋滞損失時間の減少 渋滞損失時間の解消：151万人・時間／年（削減率16%）</li> <li>・名古屋都心部へのアクセスの向上 東海市～名古屋駅 大高線経由33分 → 東海線経由28分（5分短縮）</li> <li>・三次医療施設へのアクセスの向上 東海市～中京病院 一般街路経由28分 → 東海線経由17分（11分短縮）</li> <li>・愛知県地域防災計画に指定されている愛知県緊急輸送道路ネットワークの強化が図られた。</li> </ul> <p style="text-align: right;">他10項目に該当。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流拠点と国土幹線道路をつなぐ重要な役割を担う。</li> </ul>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質の一酸化炭素（CO）は、全ての箇所で、開通前を下回るか同程度であった。</li> <li>・二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）は、3箇所で開通前を上回ったが、全て環境基準を下回っていた。</li> </ul> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開通後の騒音は、10調査箇所中8箇所で開通前を下回った。開通後に上昇が確認されたのは2箇所で、その内1箇所では環境基準を大きく下回っていた。（他1箇所は工業専用地域のため環境基準に適用されない）</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>公社から提示された事業評価結果及び対応方針案について了承。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋港は総取扱貨物量約2.0億トンで16年連続日本一、貿易黒字額約6.9兆円で20年連続日本一。また、外国貿易コンテナ貨物量全国一位と、日本経済をけん引。</li> <li>・中部国際空港がH17年2月に開港。入国外国人数は近年増加を続けており、NEP（訪日外国人向けの定額乗り放題パス）申込件数も増加。</li> <li>・東海線全線供用（H25年11月）の前後において、中部のものづくりを支える産業関連の工場の新規立地や規模拡大、ならびに商業施設の新規立地。</li> </ul>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析結果や現時点における利用状況、事業効果の発現状況から十分な整備効果が得られており、今後も効果の維持・向上が期待されることから、本区間の今後の事後評価の必要性はないと考えられる。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>なし。</p>
	<p>特記事項</p> <p>なし。</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。